

miten gültige Rechtskornel hinsetzen, wenn sie sagt: „Wie das Ritz nicht besteht, so dem Fessamen schalkenhaft“, Eine eingemauerte Steinplatte an der Gasse heisst: „Gott Recht zu Oberherrn - Benoviert im Jahr 1721“. Wie diese Inschrift zu verstehen ist, Mißli leider vorerst noch ungewiß. Umsoher stand an dieser Stelle schon ein älterer Bau, der nur dem Genggericht diente, und von vier Jahren nach der Benovierung in das neue Rathaus eingegliedert wurde, nicht aber der Stein stammt von einem anderen Gebäude und wurde nach diesem Abbruch zur Errichtung in das Oberherrn Rathaus als neuen Gerichtssaal eingemauert. Diese Inschriften sind besonders für den Rechtsgelehrten interessant und bedürften einer Klärung und Beschriftung.

Wir besuchen die kleine Bandstein zu vier typischen und in ihrer Art jeweils besonders wertvollen Bahnhöfen in der Hoffnung, für den Leser vielleicht einen Anlaß zur genaueren Betrachtung der für umgebenden Bauern gegeben zu haben; damit er Vergleiche ziehen kann mit das Werden und die verschiedenen Funktionen besser versteht.

*Fahrend Josef Rausch*

## Die hundertjährige „Preußenbahn“ im Bayernland

Bereits im Januar 1868 hatte das Königreich Bayern einen Eisenbahn-Privatvertrag mit Karlsruhe abgeschlossen, der die Mainthalstrecke bei Gumbolden mit der Königsalbstrecke bei Oth verbinden sollte. Bayern hatte das größere Interesse an der Schaffung dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung, indem das abgelehnte Simsal erschlossen werden sollte samt dem Odenberg Bezirk, der noch ganz zu Bayern gehörte. Dieses Projekt besetzte jedoch einige Schwierigkeiten, da entweder der Umweg über den Jaggrund hätte gewählt oder der Höhenrücken bei Aua hätte überwunden werden müssen.

Es wurde daher gleichzeitig die kürzere Strecke von Partenstein durch das Lohental nach Gelnhausen projektiert. Unterdessen brach der deutsche Biederkrieg von 1866 aus. Bayern verlor außer dem Bezirksamt Gersfeld auch den Landgerichtsbereich Oth, der zum Bezirksamt Gumbolden gehört hatte. Ferner wurde ganz Oberhessen von Preußen annektiert; die bayerische Staatskasse war erschöpft infolge der Kriegskosten und der 30 Mill. Goldfr. Entschädigungsforderungen Preußens. Alle Bahnanpläne Bayern waren damit zunächst gemacht, ebenso wie die von hessischer Seite.

Doch schon bald ergriff die preussische Regierung die Initiative. Ministerpräsident Fürst Bismarck wollte die Vormachtstellung Preußens endgültig sichern. Um auch Frankreich zu besiegen, mußte ein Bündnis mit Bayern und den übrigen süddeutschen Staaten geschlossen werden, unter deren Beden als der meisten Bundesgenossen Preußens galt. Über bayerisches Gebiet sollte daher möglichst rasch eine Bahnverbindung von Preußen nach Baden geschaffen werden auf dem kürzesten Weg, nämlich durch den Simsalgrund über Lohr mainwärts nach Wertheim. Von dort aus dampften bereits die badischen Bahnen südwärts. Gumbolden sollte etwas abwärts liegen bleiben, da in Berlin einer direkten Verbindung nach Würzburg weniger Bedeutung zugewiesen wurde. Über einen in Richtung Langensprosseln vorgeschritten neuen Bahnhof hätte man übrigens auch nach Würzburg und weiter durch Bayern gelangen können, wenn auch der Knotenpunkt in Lohr entstehen sollte.

Der Großlandkreis  
Weißenburg-Cunzenhausen.  
Zur Erinnerung an die  
Bundesstudienfahrt 1973.

